



## Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

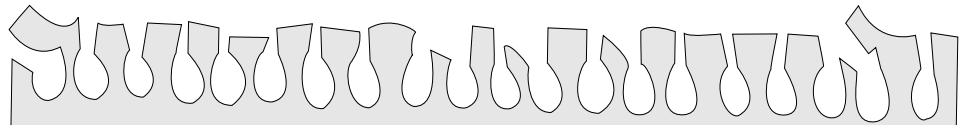
### Masterplan approvato

Apriamo questo numero del notiziario con una "non notizia", nel senso che questa notizia la sanno già tutti. Ma dopo che per anni abbiamo dovuto raccontare di un masterplan fantasma, disperso, insabbiato, ecc., ecc., ora non possiamo esimerci dal salutare l'approvazione del piano, concretizzatosi con il positivo "pronunciamento di compatibilità ambientale" del Ministero dell'Ambiente. Passato l'entusiasmo, però, aspettiamo gli **effetti concreti** per lo scalo: i passaggi in giunta e consiglio comunale, il recepimento dei progetti aeroportuali nei piani urbanistici locali e l'avvio delle opere, cominciando dall'immediata realizzazione della bretella di rullaggio.

### Aeroporti Holding

Si chiama Aeroporti Holding il nuovo azionista dell'AdF che si è aggiudicato per 29 milioni di euro il 29% delle quote cedute dagli enti pubblici. E' il primo raggruppamento di aeroporti in Italia, nato per creare un **network di scali regionali** del quale il "Pertini" di Torino, il "Marconi" di Bologna ed il "Vespucci" di Firenze rappresentano i primi componenti, e che ora punta su Pisa, Venezia, Palermo, ecc. Tra gli obiettivi, sinergie e collaborazioni tra aeroporti ed infrastrutture dove e come servono, a cominciare da Firenze, lo scalo più debole ma anche quello dalle prospettive più interessanti.

Aeroporti Holding pensa per il "Vespucci" all'**allungamento della pista** esistente verso nord, possibilmente abbinato all'interramento dell'autostrada a sud per recuperare anche da quella parte qualche metro per gli atterraggi da monte Morello, quindi alla **nuova pista** per far operare a pieno carico le famiglie di aerei tipo Airbus A320 ed eliminare i voli dal cielo di Peretola e Sesto Fiorentino. Il tutto con un possibile investimento su Firenze fino a 170 milioni di euro. Ci riusciranno? Noi ci auguriamo di sì, sottoscriviamo il pro-



### *Ci siamo?*

*L'editoriale del precedente numero del nostro notiziario si intitolava "Attesa estenuante". Attesa per la valutazione d'impatto ambientale da parte del Ministero competente, attesa per la privatizzazione, attesa per il progetto di sovrappasso del canale di cinta orientale. Ma proprio al momento in cui il notiziario usciva, si concludeva positivamente l'iter ministeriale che apre finalmente la strada all'approvazione del masterplan aeroportuale e alla realizzazione delle opere in esso previste a cominciare dalla bretella di rullaggio. Poco dopo veniva aggiudicata la gara per la privatizzazione alla Aeroporti Holding di cui fa parte, com'è noto, il gruppo Benetton. Dovrebbe inoltre essere pronto il progetto per il sovrappasso del canale.*

*I fatti sembrano dunque aver smentito il nostro pessimismo. Ce ne scusiamo. Sono infortuni che capitano ai periodici plurimestrali. Non intendiamo tuttavia abbassare la guardia. Aspettiamo infatti di conoscere i contenuti e le prescrizioni del decreto ministeriale, non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale (almeno al momento in cui scriviamo) sperando che il discutibile parere della Regione non abbia prodotto ostacoli alla rapida approvazione del masterplan da parte delle istituzioni locali. Ed aspettiamo poi di vedere come si comporteranno appunto le istituzioni locali. Se cioè vi sarà la volontà politica di procedere rapidamente per permettere l'adeguamento delle strutture aeroportuali in tempi brevi, anche provvedendo ad attuare due prescrizioni già note del Ministero: la modifica del piano di Castello (incompatibile, per come è ora, con l'aeroporto) e l'interramento dell'autostrada per motivi di sicurezza (di competenza della Società Autostrade, ma condizionato dall'accordo del Comune che finora non c'è stato).*

*Occorre anche una rapida decisione sull'allungamento della pista (non previsto nel masterplan) e sulla nuova pista parallela all'autostrada. Gli adattamenti tecnici agli Airbus ed ai Boeing (di cui si scrive sul notiziario) non potranno comunque evitare le pesanti penalizzazioni dovute alla pista troppo corta. Può giocare un ruolo positivo, a questo riguardo, il nuovo assetto societario dopo la privatizzazione. La Camera di Commercio e la Aeroporti Holding hanno una forte maggioranza del pacchetto azionario. Il presidente della Camera di Commercio si è già pronunciato pubblicamente per una pista più lunga, mentre il nuovo socio privato non ha fatto mistero dell'intenzione di realizzare una nuova pista parallela all'autostrada. Certo, l'ultima parola spetterà agli enti locali, come ha detto l'assessore Tani. Ma nel senso - vogliamo pensare - che il Comune di Firenze vorrà prendersi il merito di far crescere l'aeroporto come merita la nostra città.*

*Il Presidente  
Giorgio Morales*



gramma ed attendiamo segnali concreti da Palazzo Vecchio.

In consiglio comunale l'assessore alle partecipate Simone Tani ha tenuto a precisare che, indipendentemente da progetti e soldi di Aeroporti Holding, il cosa fare dipenderà sempre dalla **volontà degli enti locali**. Essi infatti, anche se azionisti molto minoritari, restano i decisori politici sull'assetto del territorio e quindi su ciò che si potrà fare all'aeroporto. Fino a

**L'8 settembre l'aeroporto di Firenze ha visto l'inaugurazione del primo volo regolare "tutto merci" che viene operato dalla TNT Express. Riportiamo la notizia a pag. 3.**

poco tempo fa questa dichiarazione sarebbe stata da interpretare come una temibile minaccia, ora speriamo sia il segnale della volontà di supportare l'azione degli investitori nell'interesse di Firenze.

## Pista

Una pista più lunga per consentire l'operatività ai nuovi jet che dovranno sostituire i BAe.146: il concetto che la nostra Associazione ripete da anni, dopo essere stato rilanciato dal presidente della Camera di Commercio è stato ora indicato come priorità da Aeroporti Holding, il nuovo azionista di maggioranza dell'AdF. Ce ne compiaciamo, anche se viene da pensare a quanto tempo è stato perso nel non vedere ciò che era ovvio. Senza considerare che un aeroporto con una pista più lunga, e quindi con un futuro assicurato, sarebbe stato valorizzato ed avrebbe portato maggiori introiti agli azionisti pubblici venditori delle quote privatizzate.

## AdF

### Prima della privatizzazione (1999)

28,35%	Camera di Commercio Firenze
25,25%	Comune di Firenze
15,36%	Comune di Prato
6,43%	Regione Toscana
5,77%	Camera di Commercio Prato
5,52%	Provincia di Firenze
4,40%	Banca Toscana
4,40%	Cassa di Risparmio Firenze
2,87%	Cassa di Risparmio Prato
1,65%	SAT SpA

### Dopo la quotazione in borsa (2000)

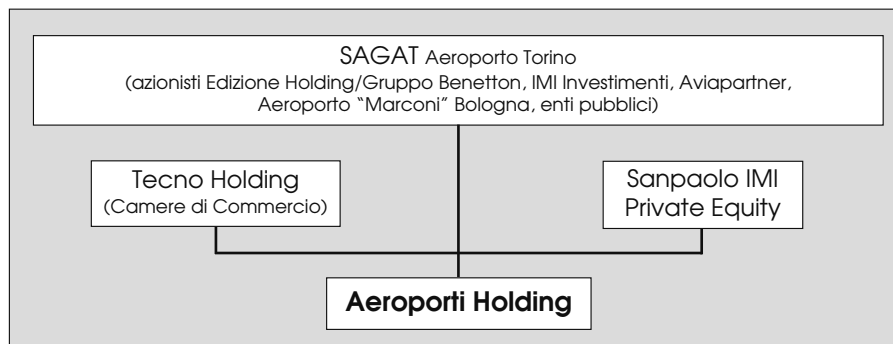
38,78%	Mercato
19,29%	Camera di Commercio Firenze
17,18%	Comune di Firenze
10,46%	Comune di Prato
4,98%	Camera di Commercio Prato
2,99%	Banca Toscana
2,99%	Cassa di Risparmio Firenze
1,96%	Cassa di Risparmio Prato
1,42%	SAT SpA

### Prima della vendita (maggio 2003)

19,29%	Camera di Commercio Firenze
17,18%	Comune di Firenze
10,45%	Comune di Prato
9,91%	SO.G.IM./Delta Aerotaxi
4,98%	Camera di Commercio Prato
2,99%	Banca Toscana
35,10	Mercato

### Nuovo assetto (in definizione)

23%	enti pubblici
	Camera Commercio Firenze (15,29%)
	Camera di Commercio Prato (3,98%)
	Comune di Firenze (2,18%)
	Comune di Prato (1,45%)
77%	privati/mercato
	Aeroporti Holding (29,00%)
	SO.G.IM. (11,70%)
	Altri/Mercato (36,40%)



## Autostrada

Con l'approvazione del masterplan aeroportuale è arrivato dal Ministero dell'Ambiente l'ennesimo invito a valutare la fattibilità dell'interramento dell'autostrada A11 in corrispondenza della pista, ritenuto necessario prima di tutto per ragioni di sicurezza. Non è che l'ultimo sollecito di una lunga serie succedutasi per anni, ma Palazzo Vecchio ha risposto subito con il solito concetto: l'interramento non serve, non si può fare e non si farà. Ne prendiamo atto, ricordando però ancora una volta l'importanza di tale intervento in termini di sicurezza aggiuntiva (eliminazione dell'ostacolo), migliore operatività aeroportuale (maggiore distanza di "atterraggio 23", da monte Morello), minore impatto acustico dei voli (sulla zona di Sesto Fiorentino), maggiore sicurezza per il traffico veicolare. L'unica condizione che potrebbe indurre a considerare l'interramento dell'autostrada "non indispensabile" sarebbe iniziare subito a lavorare sul progetto per la nuova pista diversamente orientata.

## PAPI da record

Nel momento in cui andava in distribuzione il numero scorso del notiziario, aperto con la vicenda degli atterraggi sulla pista 23 vietati il 18 giugno per mancanza del sistema luminoso PAPI, il NOTAM B3779/03 del 25 luglio comunicava ufficialmente l'entrata in funzione dell'apparecchiatura e quindi la riapertura di tale direttrice, vincolata a una serie di prescrizioni (condizioni meteorologiche, addestramento dei piloti, ecc). Si è trattato di un'opera-

zione da record che ha permesso di installare l'apparecchiatura e risolvere la situazione in tempi davvero rapidi grazie all'impegno comune di autorità aeroportuali (AdF, ENAC, ENAV) ed enti locali, che si erano subito mossi per sollecitare chi di dovere. Quando tutti remano convinti nella stessa direzione i problemi trovano soluzione.

## Problema 23

Se l'installazione del PAPI ha permesso di riaprire la pista agli atterraggi 23, l'utilizzo di tale procedura risulta sempre più problematica per l'estrema limitatezza della distanza di pista utilizzabile, ulteriormente ridotta dopo gli ultimi adeguamenti tecnici. Si tratta di una dimensione spesso insufficiente ormai anche per i BAe.146 (secondo il carico e l'intensità del vento) ed a volte anche per i turboelica, mentre per gli Airbus A319 e simili è totalmente chiusa. Ciò provoca dirottamenti con tutte le conseguenze del caso per passeggeri e vettori, ma anche inquinamento aggiuntivo. I piloti, infatti, per evitare l'effetto domino di disaggi e ritardi conseguenti il dirottamento, a volte decidono di girare nel cielo di Firenze e dintorni per consumare carburante ed alleggerire l'aereo fino ad un peso che consenta di scendere su quei pochi metri di pista. Incrementare la distanza di atterraggio 23 spostando verso nord

*Il 23 settembre scorso la nuova torre di controllo del "Vespucci" ha effettuato il primo collegamento radio e radar con un velivolo in volo su Firenze. La struttura dovrebbe essere ufficialmente in funzione dall'inizio di novembre.*





la soglia pista (il punto di contatto degli aerei) e/o guadagnando metri verso l'autostrada è quindi uno degli interventi più urgenti per il "Vespucci": uno degli interventi che abbinano la riduzione dell'impatto ambientale al miglioramento funzionale dello scalo.

## FLR e PSA

Sembra finalmente giunta a soluzione la vicenda dei codici identificativi degli scali toscani. La IATA (International Civil Aviation Organization), facendo seguito alla procedura avviata dall'ENAC nel febbraio scorso, ha smantellato l'area metropolitana di Firenze allargata a Pisa riassegnando ai due scali i propri rispettivi codici di FLR (Firenze) e PSA (Pisa). Il provvedimento, operativo dal 26 ottobre (data di entrata in vigore dell'orario invernale 2003-2004), sana la **situazione di confusione** creata nel 1999 su iniziativa della "low cost" Ryanair con il sostegno delle autorità aeroportuali di

Il 3 settembre scorso è tragicamente scomparso in un incidente aereo **Antonio Ferrari**, pilota ed appassionato di aviazione e da sempre tra gli amici dell'aeroporto di Firenze. Antonio era stato tra i fondatori dell'Associazione "V. Giannotti" ed in precedenza aveva collaborato con il Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato. Nell'incidente, avvenuto sulle montagne della Svizzera, ha perso la vita anche l'amico e socio Nicolò Rapisardi, noto imprenditore fiorentino. Ricordiamo entrambi con queste righe, porgendo sentite condoglianze ai familiari.

**L'Air France ha ricevuto il primo dei 15 Airbus A318 ordinati; si tratta del più piccolo componente della famiglia A320.**

Pisa. Una situazione che portava i passeggeri - soprattutto quelli stranieri - a prenotare voli convinti di arrivare a Firenze ed a ritrovarsi invece all'aeroporto di Pisa ed a un'ora di strada dalla destinazione richiesta.

## Primo volo cargo

Dall'8 settembre è attivo il primo volo tutto merci dell'aeroporto fiorentino. Si tratta di un servizio della TNT operato giornalmente dal vettore belga TNT Express sulla tratta **Liegi-Firenze-Napoli** e ritorno con BAe.146 QT ("Quiet Trader"), versione cargo del noto jet regionale. Il volo giunge al "Vespucci" dal Belgio nelle prime ore della mattina, all'apertura dello scalo, e riparte immediatamente per il capoluogo campano; quindi la sera effettua il percorso inverso, ripartendo per il Belgio poco prima della chiusura. A Liegi, principale polo europeo per i servizi aerei della TNT, avviene nella notte l'interscambio tra voli intercontinentali e voli internazionali. Con questo collegamento merci il "Vespucci" fa un altro passo importante verso la valorizzazione delle proprie potenzialità in linea con il ruolo e le caratteristiche dello scalo.

**Il Boeing 737, oltre che nelle versioni executive, viene impiegato su Firenze anche per occasionali voli charter. Nella foto: un 737-500 della danese Maersk Air.**

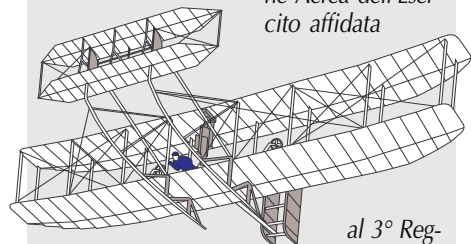


## Cento anni

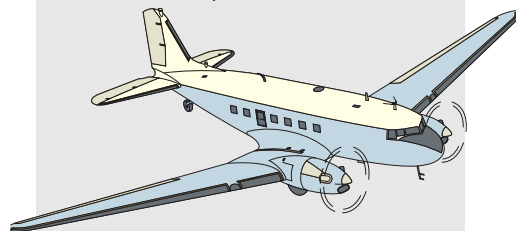
Cent'anni di aviazione, cinquant'anni di questione aeroportuale: si potrebbe sintetizzare così il rapporto tra Firenze ed il volo. Ma qui lasciamo perdere piste, bretelle, masterplan e decibel. In occasione dei cento anni dal primo volo del "Flyer" dei fratelli Wright sulla spiaggia di Kitty Hawk, il 17 dicembre 1903, vogliamo ricordare le



pagine felici della storia aviatoria fiorentina. Una storia antica e ricca di primati a cominciare, tra realtà e leggenda, dal primo volo umano di Zoroastro da Peretola con la macchina di Leonardo da Vinci dalle pendici di monte Ceceri il 14 marzo 1505. Quindi gli esperimenti aerostatici di padre Lana dal collegio dei Gesuiti di via Martelli nel 1670, cento anni prima dei fratelli Montgolfier; i voli di mongolfiere e palloni a idrogeno e il primo sorvolo di Firenze ad opera di Giovanni Luder nel 1795; la formazione della prima Sezione Aerea dell'Esercito affidata



al 3° Reggimento del Genio di Firenze; le prime esibizioni aeree al Campo di Marte, sette anni dopo il volo dei fratelli Wright; il primo volo, proprio a Firenze, del precursore degli aerei a getto, la "botte volante" di Antonio Mattioli ai comandi di Vasco Magrini il 23 dicembre 1923; la prima compagnia aerea civile tutta italiana rinata dopo la fine della seconda guerra mondiale - la fiorentina Aerea Teseo - ed il primo collegamento internazionale post-bellico in Italia, il Firenze-Roma-Barcellona nel 1947. Ci fermiamo qui, perché a questo punto la vicenda fiorentina esce dalla storia dell'aviazione e diventa questione aeroportuale, questione raccontata tante volte ed ancora aperta dopo oltre mezzo secolo.



A chi volesse ripercorrere per intero la storia del volo della nostra città consigliamo la lettura di "Firenze. Il cielo racconta" di Roberto Baldini, edizioni Medicea, 1993.

# Airbus e Boeing: duello per Firenze

Le due più importanti industrie aeronautiche mondiali, Airbus e Boeing, si stanno sfidando in un singolare duello nel nome di Firenze: adattare i loro "piccoli" alla pista del "Vespucci", garantendo alle compagnie una capacità di carico accettabile sulle rotte internazionali. Lo avevamo anticipato qualche numero fa su questo notiziario, adesso la vicenda è stata rilanciata dalla rivista americana Flight International, la più prestigiosa testata di aviazione del mondo.

Che la nostra città faccia notizia a livello internazionale di solito fa piacere e non rappresenta... una notizia. Ci siamo abituati. In questo caso, però, c'è poco di cui vantarsi, perché i riflettori sono accesi su un aspetto di Firenze che genera in un osservatore esterno prima di tutto sconcerto: impossibile comprendere come sia possibile che una delle città più importanti del mondo possa essere dotata di un aeroporto così piccolo e perché non lo si doti perlomeno di una pista più lunga. Preso atto della situazione - della serie "non capisco ma mi adeguo" - si passa al nodo del problema: come far operare efficacemente gli aerei su quei pochi metri di pista disponibili, anche perché ci sono compagnie che vincolano il rinnovo dell'intera propria flotta alla necessità di trovare i sostituti dei BAe.146 per le operazioni su Firenze.

Il principale richiedente, che ha originato la "sfida", è stata naturalmente Meridiana che deve cambiare i quattro Jumbolini usati al "Vespucci" ed i 17 MD-82 impiegati sul resto della rete con un'unica nuova "famiglia" di aerei. La vicenda è però seguita da vicino da tutti i vettori europei che

**L'ordine di Meridiana per il rinnovo della sua intera flotta ha scatenato una vera e propria sfida tra Airbus e Boeing per adattare le più piccole versioni dei propri aerei alla corta pista fiorentina.**

attualmente servono il capoluogo toscano con i velivoli della BAE Systems usciti di produzione e da quelli che non hanno ancora potuto farlo per mancanza dell'aereo adatto. Airbus e Boeing, quindi, sono impegnate nello studio di accor-

gimenti tecnici da apportare ai modelli più piccoli delle proprie "famiglie" (Airbus A318 e A319, Boeing 737 "New generation" serie 600 ed 700) che riducano lo spazio di frenata dei velivoli, consentendogli di fermarsi a pieno carico entro 1.455 metri, la massima distanza di atterraggio disponibile sullo scalo fiorentino, e di decollare con carichi accettabili sulle tratte internazionali.

Entrambi i costruttori hanno portato a Firenze aerei e squadre di tecnici per testare sul campo la situazione e poi si sono

messi a studiare l'aeroporto fiorentino nelle rispettive sedi di Tolosa e Seattle. Entrambi sperano di centrare l'obiettivo. Per Boeing mancherebbero solo degli adempimenti burocratici (la certificazione da parte della JAA - Joint Aviation Authority - l'ente europeo per la certificazione degli aeromobili); Airbus, che già da tempo studia la questione assieme ad Alitalia, ha messo a punto nuove modifiche per ridurre la velocità di avvicinamento dei velivoli alla pista e potenziare ulteriormente il sistema frenante.

I tecnici delle industrie aeronautiche e delle compagnie aeree confermano però che le operazioni degli Airbus e dei Boeing su Firenze resteranno comunque vincolate a penalizzazioni insuperabili (divieto di atterraggio 23, dalla parte di monte Morello, e dirottamento dei voli in condizioni meteorologiche avverse) finché non cambieranno le condizioni strutturali della pista: maggiore lunghezza, spostamento soglia, eliminazione di ostacoli o diverso orientamento. Come abbiamo già avuto modo di dire, la tecnologia aeronautica fa miracoli, ma anche Firenze deve fare la sua parte.



**Sopra: l'A319 da 126 posti utilizzato dall'Alitalia su alcuni voli per Milano. Airbus ha studiato nuovi adeguamenti tecnici per consentire l'impiego del velivolo sulle tratte internazionali. Sotto: il Boeing 737-700 testato al "Vespucci" dall'industria statunitense.**



## Embraer, Canadair, ecc.

Non tutti i vettori dispongono dei piccoli modelli di Airbus e Boeing, non tutti sono disposti ad investire sulle modifiche tecniche necessarie per Firenze, non tutte le rotte e non tutti gli orari giustificano l'uso di velivoli di maggiori dimensioni. Per questo è indispensabile che al "Vespucci" possano operare efficacemente, su una pista più lunga e meno penalizzata, anche i nuovi jet regionali dei quali abbiamo parlato tante volte su queste pagine: gli Embraer (dall'ERJ-135 da 30 posti al ERJ-195 da 110 posti) ed i Regional Jet della Bombardier (dal CRJ200 da 50 posti al CRJ900 da 90 posti). Aerei sempre più usati da tutte le compagnie europee su tutti gli scali italiani, ma che per le loro caratteristiche aerodinamiche e tecniche hanno problemi ancora maggiori dei piccoli Airbus e Boeing a scendere sull'attuale pista fiorentina.



# Jet regionali e "100 posti" in Europa

Circa 90 compagnie aeree europee utilizzano jet regionali da 30 a 100 posti o i nuovi piccoli modelli di Airbus e Boeing da 100 a 130 posti. Oltre 50 operano attualmente voli internazionali su aeroporti italiani per l'apporto di passeggeri ai grandi "hub" o per collegamenti diretti tra città (in neretto nella tabella). cinque operano a Firenze, tutte con BAe.146 o Avro RJ85 (indicate con asterisco nella tabella).

<b>ALBANIA</b>		<b>Hamburg International</b>	Boeing 737-700	<b>PORTOGALLO</b>	
<b>Albanian Airlines</b>	BAe.146/200, 300	<b>Hapag-Lloyd Express</b>	Boeing 737-700	<b>Portugalica</b>	ERJ-145, Fokker 100
<b>AUSTRIA</b>		<b>Lufthansa</b>	A319	<b>TAP</b>	A319
<b>Austrian Airlines</b>	Fokker 70, A319	<b>Lufthansa CityLine(*)</b>	CRJ100, CRJ200,	<b>NORVEGIA</b>	
<b>Lauda Air</b>	CRJ200,		CRJ700, Avro RJ85	<b>Braathens</b>	Boeing 737-700
	Boeing 737-7600	WDL Aviation	BAe.146/100, 200, 300		
<b>Styrian Spirit</b>	CRJ200	<b>GRAN BRETAGNA</b>		<b>OLANDA</b>	
<b>Tyrolean Airways</b>	ERJ-145, CRJ200,	<b>Astraeus</b>	Boeing 737/700	<b>KLM Cityhopper</b>	Fokker 70
	Fokker 70	<b>BMI British Midland</b>	Fokker 100, A319	<b>KLM Exel</b>	ERJ-145
<b>Welcome Air</b>	Dornier 328Jet	<b>BMI Regional</b>	ERJ-135, ERJ-145	<b>Transavia Airlines</b>	Boeing 737-700
		<b>British Airways</b>	A319		
<b>BELGIO</b>		<b>British Aw Cityexpress</b>	ERJ-145, Avro RJ100,	<b>POLONIA</b>	
<b>SN Brussels Airlines (*)</b>	BAe.146/200, Avro		BAe.146/300	<b>LOT</b>	ERJ-145, ERJ-170
	RJ85, RJ100, A319	<b>Duo Airways</b>	CRJ200, CRJ700		
<b>CIPRO</b>		<b>Eastern Airways</b>	ERJ-135	<b>ROMANIA</b>	
<b>Cyprus Airlines</b>	A319	<b>EasyJet</b>	Boeing 737-700, A319	<b>Tarom</b>	Boeing 737-700
		<b>Flightline</b>	BAe.146/200, 300		
<b>CROAZIA</b>		<b>FlyBe</b>	CRJ200, BAe.146/100,	<b>SERBIA-MONTENEGRO</b>	
<b>Croatia Airlines</b>	BAe.146/200, A319		200, 300	<b>Montenegro AI</b>	Fokker 100
		<b>KLM Cityhopper</b>	Fokker 100		
<b>DANIMARCA</b>		<b>Titan Airways</b>	BAe.146/200	<b>SLOVENIA</b>	
<b>Atlantic Airways</b>	BAe.146/200			<b>Adria Airways</b>	CRJ200
<b>Clamber Air</b>	CRJ200	<b>GRECIA</b>			
<b>Maersk Air</b>	Boeing 737-700	<b>Aegean Airlines</b>	Avro RJ100	<b>SPAGNA</b>	
<b>Sterling European</b>	Boeing 737-700	<b>Olympic Airways</b>	Boeing 717	<b>AEBAL</b>	Boeing 717
				<b>Air Nostrum</b>	CRJ200
<b>FINLANDIA</b>		<b>IRLANDA</b>		<b>Iberia</b>	A319
<b>Air Botnia</b>	Avro RJ85, RJ100	<b>Aer Lingus</b>	BAe.146/300, A319		
<b>Finnair</b>	A319	<b>CityJet</b>	BAe.146/200	<b>SVEZIA</b>	
		<b>EUjet</b>	Fokker 100	<b>City Airline</b>	ERJ135, ERJ-145
<b>FRANCIA</b>		<b>Jetmagic</b>	ERJ-145	<b>Malmoe Aviation</b>	BAe.146/200, Avro
<b>Air France(*)</b>	A318, A319, BAe.146				RJ100
<b>Air Littoral</b>	CRJ100, Fokker 70	<b>ITALIA</b>		<b>SAS</b>	Boeing 737-600, 700
<b>Axis</b>	BAe.146/200QC	<b>Air Dolomiti</b>	CRJ200	<b>Skyways Express</b>	ERJ-145
<b>Blue Line</b>	Fokker 100	<b>Air Vallée</b>	Dornier 328Jet		
<b>Brit Air</b>	CRJ100, CRJ700,	<b>Alitalia Express</b>	ERJ-145, 170	<b>SVIZZERA</b>	
	Fokker 100	<b>Alitalia (*)</b>	A319	<b>EasyJet Switzerland</b>	A319
<b>CCM Airlines</b>	Fokker 100, A319	<b>Alpi Eagles</b>	Fokker 100	<b>Helvetica</b>	Fokker 100
<b>Pan Europeenne AS</b>	ERJ-135	<b>AzzurraAir</b>	Avro RJ70, RJ85,	<b>Swiss(*)</b>	ERJ-145, ERJ-170,
<b>Regional</b>	ERJ-135, ERJ-145,		BAe.146/200		ERJ-195, Avro RJ85,
	Fokker 100	<b>Club Air</b>	Dornier 328Jet		RJ100, A319
		<b>Gandalf Airlines</b>	BAe.146/200	<b>TURCHIA</b>	
<b>GERMANIA</b>		<b>Meridiana</b>	BAe.146/200	<b>Turkish Airlines</b>	Avro RJ70, RJ100
<b>Air Berlin</b>	BAe.146/200, 300				
<b>Air Omega</b>	Dornier 328Jet	<b>LUSSEMBURGO</b>		<b>UNGHERIA</b>	
<b>Eurowings</b>	CRJ100, CRJ200,	<b>Luxair</b>	ERJ-145,	<b>Malev Express</b>	CRJ200
	BAe.146/200, 300		Boeing 737-700	<b>Malev</b>	Fokker 70, Boeing
<b>Germania</b>	Fokker 100,	<b>MALTA</b>			737-600, 700
	Boeing 737-700	<b>Air Malta</b>	Avro RJ70, RJ85, A319		
<b>Germanwings</b>	A319				



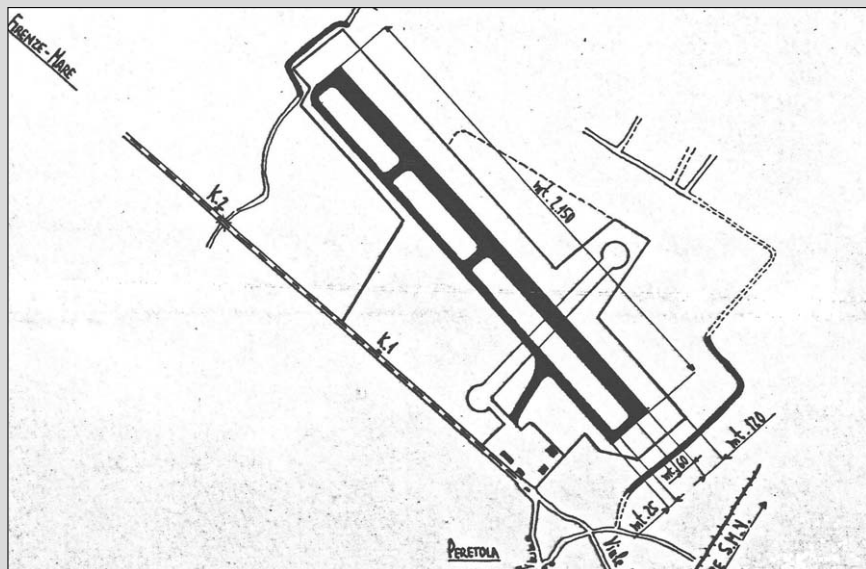
*Volo in coppia per due prototipi di Embraer 170 e 175. Il primo ha ormai completato i test per la certificazione ed è imminente la consegna del primo esemplare di serie all'Alitalia Express. L'Embraer 175 ha iniziato da poco i test.*

## Pista nuova, progetto antico

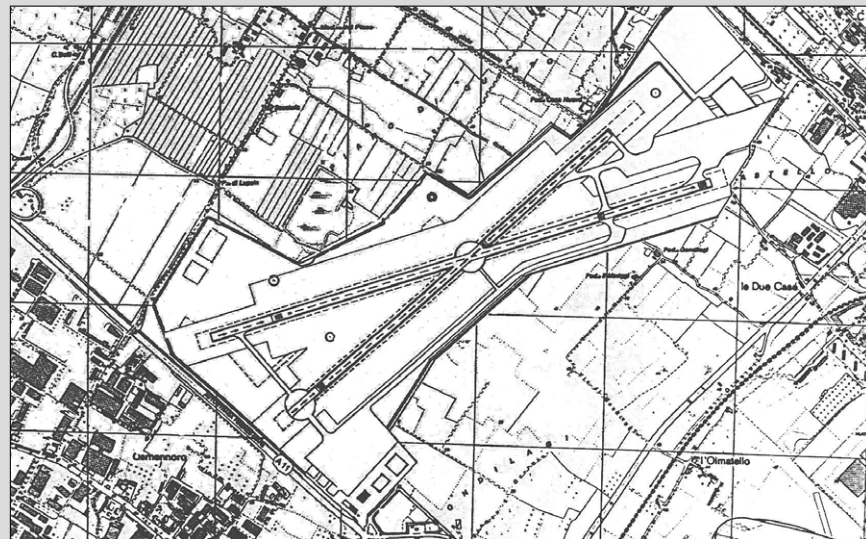
Giorgio Bonsi e Luciano Nustrini. Nel momento in cui si riparla dell'antica ipotesi di realizzare al "Vespucci" una nuova pista diversamente orientata, non si può che cominciare ricordando due persone che a tale pista hanno creduto per tutta la vita e per decine di anni hanno cercato di farla realizzare.

A **Giorgio Bonsi**, scomparso proprio dieci anni fa, si deve la prima proposta del dopoguerra, redatta nel 1949 per conto dell'allora sindaco Mario Fabiani: un pista pressoché parallela all'autostrada, con inizio nella zona di Gondilagi, verso l'attuale viale XI Agosto. Quindi, per tanti anni, la riproposta di una simile soluzione con il Comitato per l'Aeroporto di Firenze e Prato del quale era stato fondatore e presidente e dal quale l'Associazione "V. Giannotti" ha raccolto il testimone. A **Luciano Nustrini** si devono innumerevoli progetti redatti nel corso di oltre venti anni fino all'ultima proposta del 1989, dieci anni prima della sua scomparsa, forse allora la più realistica ma anche quella meno nota e più rapidamente dimenticata. Prevedeva una soluzione che avrebbe mantenuto la nuova pista entro il territorio di Firenze, con la testata nord nella zona poi destinata dai piani di Palazzo Vecchio all'insediamento di Castello e quella sud verso l'attuale centro commerciale Ikea. Tra di essi si devono ricordare anche le ipotesi elaborate dalla società Italaairport per conto della SAF alla fine degli anni ottanta.

Le ragioni ripetute tante volte a sostegno del progetto sono le stesse rilanciate oggi, prima dal presidente della Camera di Commercio di Firenze Luca Mantellassi, poi dai nuovi azionisti dell'AdF, la Aeroporti Holding tramite il suo amministratore delegato Fabio Battaglia: garantire una pista più lunga - e con essa il futuro stesso dello scalo - ed eliminare il passaggio degli aerei sugli abitati di Peretola, Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino. Speriamo davvero che ciò che è stato impedito per tanti anni sia consentito oggi nell'interesse di Firenze e della Toscana e nel ricordo di Giorgio Bonsi e Luciano Nustrini.



Sopra: il primo progetto del dopoguerra (Giorgio Bonsi, 1949) prevedeva una pista di 2.150 metri con direttrice pressoché parallela all'autostrada. Sotto: l'ultimo progetto (Luciano Nustrini, 1989) con pista di 2.000 metri sulla direttrice Castello-Osmannoro, interamente sul territorio di Firenze e nuova area terminale a nord, vicino alla stazione ferroviaria di Castello.



## Passengeri: avanti piano

E' ancora instabile l'andamento del traffico passeggeri del "Vespucci", con forti salti passivi e negativi nel corso dei primi otto mesi dell'anno, ma sempre in netto ritardo rispetto alla media nazionale. I numeri dello scalo fiorentino continuano ad essere sostenuti dall'immissione in linea dell'Airbus A319 dell'Alitalia, con i suoi 126 posti, su alcune frequenze per Milano e Roma. Resta invece **preoccupante** la situazione del traffico internazionale. A fronte di un incremento del 11,1% a livello nazionale, il "Vespucci" presenta un calo del 5,1%. Ciò è dovuto ai voli soppressi ed alla mancanza di nuovi collegamenti che stanno invece crescendo su tutti i principali aeroporti. Alla fine del 2003 lo scalo fiorentino probabilmente scenderà dal 14° al 16° posto nella graduatoria degli scali italiani, superato da Bergamo e Bari.

Variatione passeggeri 2003/2002

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	+5,3%	+20,2%
Febbraio	+6,0%	+12,1%
Marzo	+10,9%	+5,0%
Aprile	-4,1%	+2,6%
Maggio	-6,4%	+3,9%
Giugno	+0,8%	+8,0%
Luglio	-5,2%	+10,1%
Agosto	-1,2%	+12,8%
<b>Gen-Ago</b>	<b>-0,3%</b>	<b>+9,2%</b>

## Voli persi

Due nuovi pesanti tagli hanno colpito i collegamenti del "Vespucci" tra settembre ed ottobre. L'Air Littoral, in fase di riassetto societario, ha cancellato dopo ben 16 anni di attività la linea **Nizza-Firenze** operata con ATR 42; tutti gli altri voli sull'Italia (Roma, Milano, Venezia e Napoli) proseguono con Canadair Regional Jet da 50 posti incompatibili con la corta pista del "Vespucci". La Swiss, nuovo vettore svizzero nato dopo il fallimento della Swissair e la chiusura della Crossair, ha ridimensionato il proprio operativo tagliando i voli da Zurigo a Firenze, Bologna e Venezia. La linea giornaliera **Firenze-Zurigo** era stata attivata nel marzo del 2001 ma la sua cancellazione interrompe una direttrice di traffico tra la Svizzera e la Toscana iniziata con il volo da Lugano della Crossair nel dicembre del 1987.

## Nuovi voli?

Nel vuoto lasciato dalla crisi delle principali compagnie svizzere stanno tentando di nascerne nuove iniziative. Tra queste la **Baboo Airways** di Ginevra ha annunciato l'intenzione di ripristinare i voli per Firenze, Olbia e Venezia con Dash 8-300 da 50 posti. Si chiama invece **Air Freedom** una nuova compagnia che intende lanciare una serie di servizi da Ol-



EUROCOPTER

bia. La flotta principale sarà composta da Boeing 737, ma nei piani del vettore rientra anche l'utilizzo di un BAe.146/100 da 60 posti per effettuare una circolare interna tra gli scali sardi e per collegare tutto l'anno Olbia a Firenze, Venezia e Torino.

### **TCl: "Vespucchi" discreto**

Passo avanti dello scalo fiorentino nell'annuale giudizio stilato dal Touring Club Italiano sull'accoglienza nei 17 principali aeroporti che superano il milione di passeggeri annui. L'insufficienza del 2002 si è trasformata quest'anno in un voto "discreto" grazie al **miglioramento** di sette dei sedici parametri presi in considerazione (servizio navetta, collegamenti auto, check-in, personale, sale di attesa, bar, servizi igienici). Otto sono rimasti invariati (taxi, autonoleggi, ritiro bagagli, segnaletica, informazioni, negozi, carrelli bagagli, congestione), uno è peggiorato (puntualità dei voli). Il dossier è consultabile interamente sul sito del TCl ([www.touringclub.it](http://www.touringclub.it)).

### **Aeroambulanza a Firenze**

Dallo scorso giugno Firenze si è arricchita di un importante servizio nel campo sanitario, un'aeroambulanza posizionata al "Vespucchi" dal TEAM DRF, compagnia tedesca leader nel settore del soccorso aereo. L'iniziativa vede la collaborazione dell'austriaca ARA-Flugrettungs GmbH, responsabile della gestione operativa del Beechcraft "King Air" B200 utilizzato per i voli sanitari, e della fiorentina Helitalia SpA che provvede al personale medico ed è responsabile del coordinamento dei voli in Italia. Nell'ambito dell'"Alimed - Italian Air Rescue". Da Firenze l'aeroambulanza, disponibile 24 ore su 24, copre per conto del TEAM DRF le richieste di intervento in Italia, centro e sud Europa e nord Africa. Il nuovo servizio rappresenta un importante sviluppo per l'attività dell'**Helitalia**, una delle principali compagnie elicotteristiche italiane. Basata sul "Vespucchi" dal 1994, gestisce con una flotta di nove elicotteri attrezzati per voli sanitari i servizi di elisoccorso in Toscana, Emilia Romagna ed Abruzzo e si occupa, tramite la controllata TASS, di manutenzioni aeronautiche.

### **"Vespucchi" antincendio**

La dura lotta contro il fuoco che ha caratterizzato la scorsa estate ha visto anche il piccolo contributo del "Vespucchi". Varie volte, infatti, aerei ed elicotteri antincendio impegnati nello spegnimento di roghi sulle colline intorno alla città hanno fatto **scalo tecnico** sull'aeroporto fiorentino per rifornirsi di carburante. Si è trattato dei famosi Canadair CL-415 della Protezione Civile, che per giorni hanno operato nel Mugello pescando acqua nel lago di Bilancino e dei grandi elicotteri CH-47 Chinook dell'Esercito e dei Sikorsky SK-64 Skytrain della Erickson Helicopter impiegati sugli incendi che hanno colpito la Calvana e la zona di Scandicci.



E. PUOTI

*L'aeroporto di Firenze è spesso utilizzato come base tecnica per attività di trasporto sanitario (a sinistra l'eliambulanza della Regione Toscana) e di Protezione Civile (in basso uno Skycrane antincendio).*

### **e.Bo... e Firenze**

Si chiama "e.Bo" (**Esposizione Bologna**) la mostra organizzata dall'amministrazione del capoluogo emiliano per illustrare i progetti che stanno cambiando il volto della città. Nell'area tematica della "Mobilità", assieme ai Trasporti Pubblici Integrati ed alla Viabilità Urbana, vengono presentate le opere del Piano di Sviluppo dell'aeroporto "G. Marconi": allungamento della pista da 2.450 a 2.850 metri, terzo lotto dell'aerostazione, installazione di nove "loading bridge", ampliamento dell'aerostazione esistente, ampliamento del piazzale aeromobili, nuovo terminal per l'aviazione generale con aerostazione, hangar e piazzale aeromobili dedicato, nuova "taxiway" e riqualificazione totale della pista.

Si chiama invece "**Firenze la città nuova**" la stessa iniziativa attivata dal Comune di Firenze. Sono illustrate grandi opere e interventi minori che stanno trasformando il capoluogo toscano scelte in base alla loro importanza per la città: alta velocità, trasformazione di piazze, nuovi impianti sportivi, strutture museali, la rete di tramvie, ecc. Nessuna traccia di aeroporto, nonostante il Piano di Sviluppo appena approvato.

#### **Associazione " V. Giannotti" per lo sviluppo dell' aeroporto di Firenze**

**Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale " Aeroporto" , può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all' Associazione. L' iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.**

***Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!***

## Decibel a Bologna

L'aeroporto di Bologna, caso guida in Italia nella gestione della questione del rumore aeroportuale, ha adottato un provvedimento di **maggior tutela** della popolazione nell'uso del territorio limitrofo allo scalo. Determinati i livelli esistenti con la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, enti aeroportuali e amministratori locali hanno deciso di non autorizzare più la costruzione di nuove abitazioni nella zona A, la fascia compresa tra i 60 ed i 65 decibel dove per legge la destinazione residenziale sarebbe consentita. In pratica, l'assetto e l'uso del territorio è adeguato in modo da garantire maggiore "respiro" alle attività aeroportuali ed ampliare la distanza tra le aree residenziali di nuova edificazione e la pista di volo.

## Nuova pista per L'Aquila

Cosa serve per inserire il capoluogo abruzzese nella rete dei collegamenti aerei nazionali ed europei? Una pista più lunga rispetto a quella di 1.430 metri esistente sull'attuale scalo Preturo. Detto e fatto (il progetto): gli enti locali, che intendono fare del loro aeroporto la porta di accesso per il Parco Nazionale d'Abruzzo (intanto l'hanno battezzato "Aeroporto dei Parchi"), hanno redatto un masterplan che prevede la realizzazione di una **nuova pista di 1.800 metri** parallela a quella esistente, destinata a diventare bretella di rullaggio. Se il progetto andrà in porto L'Aquila avrà uno scalo in grado di accogliere tutti i jet regionali vecchi e nuovi.

## Bretella per Bari

Nei mesi scorsi è stata inaugurata la bretella di rullaggio dell'aeroporto di Bari. Il principale scalo pugliese era uno dei pochi in Italia anco-

*L'aeroporto dell'Aquila, ai piedi del Parco Nazionale d'Abruzzo ha in progetto la costruzione di una nuova pista di 1.800 metri per far operare i nuovi jet regionali.*



M. MINARI



BAE SYSTEMS

ra privo di tale infrastruttura: gli aerei erano costretti ad utilizzare la pista di volo per raggiungere i piazzali di sosta o il punto di decollo, penalizzando fortemente la **funzionalità dell'aeroporto** (problema ben noto agli operatori del "Vespucci"). Tra i principali aeroporti italiani, rimangono ora tre quelli senza bretella di rullaggio: Verona (ne ha una, ma ad uso dei velivoli militari), Catania e Firenze. Chi rimarrà ultimo?

## BAe.146 convertiti

Mentre la BAE Systems piazzava gli ultimi quattro velivoli prodotti - due Avro RJ85 e due RJ100 acquistati dalla finlandese Air Botnia - sono arrivate curiose proposte per il reimpiego dei famosi quadrigetti regionali dismessi dalle maggiori compagnie. Una, in realizzazione, riguarda la **versione ARA** (Atmospheric Research Aircraft) richiesta da un consorzio inglese che si occupa di ricerche sullo stato dell'ambiente e sui cambiamenti climatici connessi all'immissione di inquinanti nell'atmosfera. Il velivo-

*Il primo esemplare di BAe.146 costruito dalla BAE Systems è in corso di trasformazione per conto della Facility for Airborne Atmospheric Measurement come laboratorio volante per effettuare rilevamenti sullo stato dell'atmosfera terrestre. Nella foto: un'anticipazione grafica dell'aereo.*

lo avrà serbatoi aggiuntivi per incrementarne l'autonomia, sofisticati strumenti installati sulla fusoliera ed equipaggiamenti scientifici con diciotto postazioni di lavoro.

Dagli Stati Uniti è arrivata invece la richiesta di studiare una conversione del BAe.146 in **aereo antincendio**. Il modello interessato sarebbe il più piccolo della famiglia, la serie 100. I proponenti confidano nella buona capacità di carico e nella potenza dei quattro motori, indispensabile per le manovrabilità a bassa quota, ma l'industria britannica nutre seri dubbi sulla sua reale attuabilità.

Anno 7 - Numero 4  
N° progressivo 25 - Ottobre-Dicembre 2003

Notiziario trimestrale dell'Associazione  
"Valentino Giannotti" per lo Sviluppo  
dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi  
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi  
Autorizzazione del Tribunale di Firenze  
n° 4710 del 24/7/1997  
Stampa: tipografia Cartei, Firenze



Associazione "Valentino Giannotti" per  
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze  
Casella Postale 1463, Firenze 7,  
50121 Firenze  
Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino  
Via Condotta 12, 50122 Firenze